7e Année ⌀ N° 473 — 50 Centimes — 12 Octobre 1907 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : Le Prix du Conseil Municipal ⌀ Le Tour de Paris

MILTON HENRY

Le célèbre jockey de plat

Dans ce Numéro :
un hors-texte en couleurs
CAGNO

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout — Fermes et Châteaux — Femina
Musica — L'Art et les Artistes
90, Av. des Champs-Elysées ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FUSILS **LANG**

LONDRES

500, 800, 1.000, 1300, 1700 Frs.

Platines démontables

Éjecteur deux pièces

SEULS AGENTS :

ÉTABs GUINARD & Cie

8, Avenue de l'Opéra, PARIS

PNEU CUIR SAMSON

ANTIDÉRAPANT IMPERFORABLE

10, rue François Ier, Paris

Ad. télég. PNEUSSAM — *Télép.* 544-33

CYCLES & MOTOCYCLES

de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

de toutes Marques

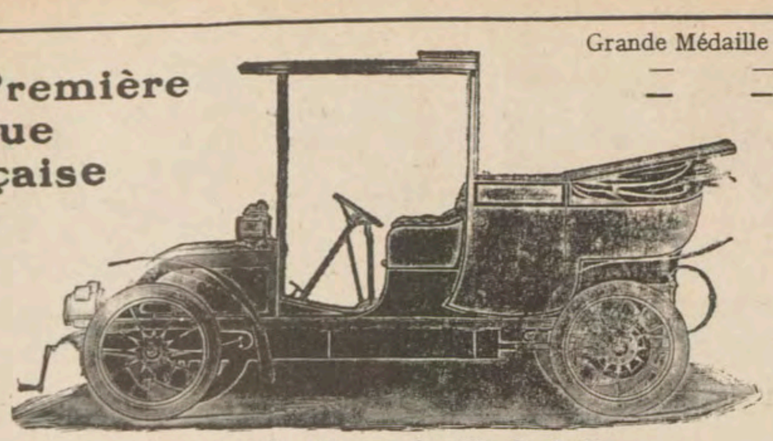
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS

(CATALOGUE FRANCO)

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905



La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

AUTOMOBILES

FOUILLARON

à changements de vitesse progressifs

54, RUE DE VILLIERS — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTÉ

Pour rester toujours jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez le Thé **Mexicain du Dr Jawas** et vous maigrirez sûrement et sans régime. Véritable cure végétale qui rajeunit les traits et **empêche de grossir**.

SUCCÈS UNIVERSEL. — *Se méfier des Contrefaçons*

Prix de la boîte : 5 fr. ; les six boîtes : 28 fr.

Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris, et dans toutes Pharmacies

PNEU CUIR VULCAN

CONCOURS DU BANDAGE 1905

COUPE DU MATIN

1er PRIX

P. BUCHILLET & Cie

47, Rue Ste Ferdinand, PARIS

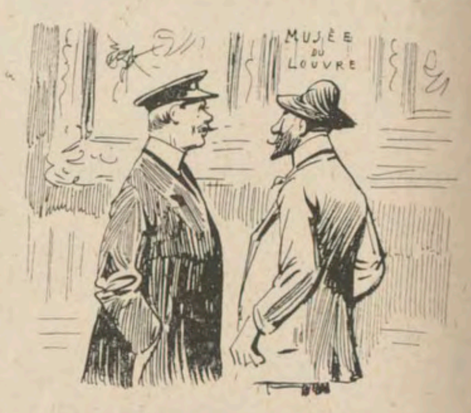
La Semaine Comique, par Henriot

Après les unijambistes les manchots se mettent à leur tour à faire leur petite promenade en France.

— Puisque tu y tiens tant, je vais te reconduire au lycée en auto.

— O mon Dieu, faites que nous ayons des pannes en route et au besoin que je me casse la jambe pour qu'au lieu de rentrer au collège on me ramène a la maison !

— L'ennui de ce cheval, c'est depuis que je lui ai fait traverser Paris ; il croit avoir tout le temps un autobus dans le dos !



—Encore un tableau transpercé... C'est dégoutant...

— Il n'y aurait qu'un moyen d'empêcher ça... C'est de transporter les toiles sur des pneus Gaulois. Elles seraient alors increvables.

SOCIETE DES AUTOMOBILES

EUGÈNE BRILLIÉ

60, boulevard Pereire (Place Wagram)

Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Télép. 535.56

Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus

Camions, Moteurs, Canots

Construits dans les ateliers d'Artillerie de SCHNEIDER et Cie

LE HAVRE

Fournisseurs de la Cie Générale des Omnibus de PARIS

SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.

BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES

LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

VOITURE DE PROMENADE

avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR des HOPITAUX

Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10

près l'École de Médecine.

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

Photographie **FEMINA** **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur présentation de leur quittance d'abonnement.)

Arrêtez votre choix sur un Auto Tachymètre LIP

Le MEILLEUR des Compteurs de vitesse.

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

LA PLUS SIMPLE

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand

DÉFIEZ-VOUS, Madame

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY**

Ce produit **AUGMENTE** *RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE*

LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste

Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun, Paris

PARFUM

FLORAMYE

L.T. PIVER

PARIS

MOTO NAPHTA

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC

Accepté par la Société de Chirurgie de Paris

Recommandé par les Membres du Corps Médical

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue

MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

12 Octobre 1907 — N° 473
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LE TOUR DE PARIS POUR LES ROULEURS DE TONNEAUX

Dimanche dernier s'est disputée une épreuve originale. Les concurrents devaient faire le tour de Paris en roulant devant eux un tonneau. Le vainqueur, Georges Goulon, dit Goulonoff, déjà proclamé champion du monde des rouleurs de tonneaux, a couvert les 35 kilomètres en 5 h. 10 m. Il a du, pendant le cours de cette épreuve, changer trois fois de tonneau, les trois premiers étaient littéralement usés par le frottement sur le sol. Parenteau était second, en 5 h. 31 m.

L'Automobile aux Grandes Manœuvres Allemandes

L'automobile est de plus en plus utilisée par le grand état-major allemand ✍ Aux dernières grandes manœuvres, les motocyclettes, en particulier, ont joué un rôle bien plus important de l'autre côté du Rhin que chez nous ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

L'AUTOMOBILE a gagné une influence croissante de jour en jour dans les opérations militaires. Les automobiles, qui étaient assemblées sur le champ de manœuvres en Westphalie, se composaient des voitures du parc d'automobiles de l'empereur, des voitures de la direction de l'armée et des membres du corps d'automobilistes. Quelques voitures, qui appartenaient à des officiers de l'armée, témoignaient que le sport automobile conquiert aussi les cercles militaires. L'empereur avait dix voitures avec lui, et parce qu'il aime marcher vite, il se servait avec prédilection de sa voiture du type de la Coupe de l'Empereur de 90 chevaux. L'empereur se servit de ses automobiles plus que des chevaux, car il pouvait ainsi passer vite d'un parti à l'autre,

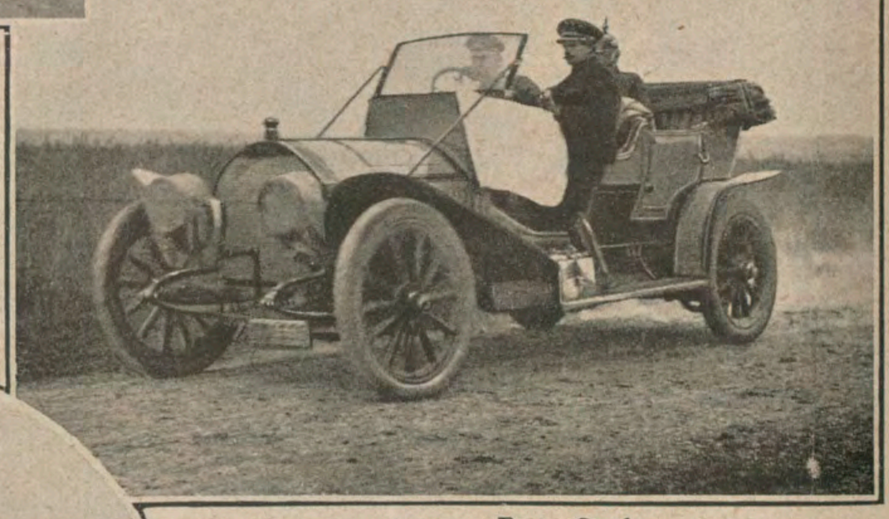
Le général de Bissing.
Le général de Bissing, chef du parti bleu, se rendant en automobile aux manœuvres.

Le général von Stünzner.
Le général von Stünzner, chef du corps de Hanovre, se rend au lieu de concentration.

toujours examinant soigneusement les mesures des chefs et les mouvements des troupes. L'exemple donné par lui avait une grande influence sur les généraux, qui se sont accoutumés assez vite à ce nouveau moyen de transport, et qui l'utilisaient pour arrêter les mesures nécessaires avec le chef du parti. Ainsi on voyait surtout les généraux en chef de Bissing, commandant le 7e corps, et de Stünzner du 10e corps presque toujours en automobile. Naturellement, le nombre des automobiles qui appartenaient à l'administration de l'armée ne pouvaient pas suffire, et le corps d'automobilistes, sous le commandement de son chef, le Baron von Brandenstein, s'était mis volontiers à la disposition de l'armée. C'étaient 42 automobiles avec lesquelles ce corps parut, cette fois, sur le champ des manœuvres, et on peut dire que le nombre n'était guère suffisant, nouvelle preuve de la grande influence de l'automobile sur l'armée.

Une partie de ces voitures furent retenues au quartier général de l'empereur et devaient suivre Guillaume II, sous l'ordre personnel du baron von Brandenstein toujours prêtes à expédier les ordres de l'empereur aux chefs des partis. Quelques autres voitures étaient à la disposition de la direction des manœuvres pour les arbitres, et le reste appartenait aux troupes, où elles ont rendu les plus grands services, surtout pour les divisions de cavalerie, car les automobiles leur permettaient de rester toujours en contact avec les corps d'armée et avec les généraux en chef, qui recevaient très vite, de cette manière, toutes les nouvelles de l'ennemi. D'autres voitures avaient été mises à la disposition des chefs des colonnes, qui transportaient le service des subsistances. On a fait, cette année, des expériences avec des trains automobiles, près de Posen, où 40 automobiles de toutes sortes prirent part aux exercices de siège, et terminèrent ces exercices par une longue marche d'expérience de 800 kilomètres. On peut ainsi espérer, que l'année prochaine ces trains-automobiles paraîtront pour la première fois sur le champ de manœuvres pour prouver leur valeur et leur supériorité sur les colonnes de cavalerie. Pour la première fois on vit aussi à ces manœuvres, des motocyclistes volontaires, qui s'étaient mis à la disposition de l'armée, sous la conduite du chef de l'alliance des motocyclistes allemands, le docteur Brückmayer. Il y en avait vingt, et on doit dire qu'ils ont rendu de grands services à la direction des manœuvres comme aux chefs des troupes. Ils étaient infatigables jour et nuit, et on vit partout leurs petites machines, que l'esprit gouailleur des soldats avait baptisées « ânes à essences ».

Le docteur Brückmayer.
Le président de l'association des motocyclistes allemands, volontaire au service de la direction des manœuvres, était à la tête de vingt motocyclistes, volontaires comme lui.



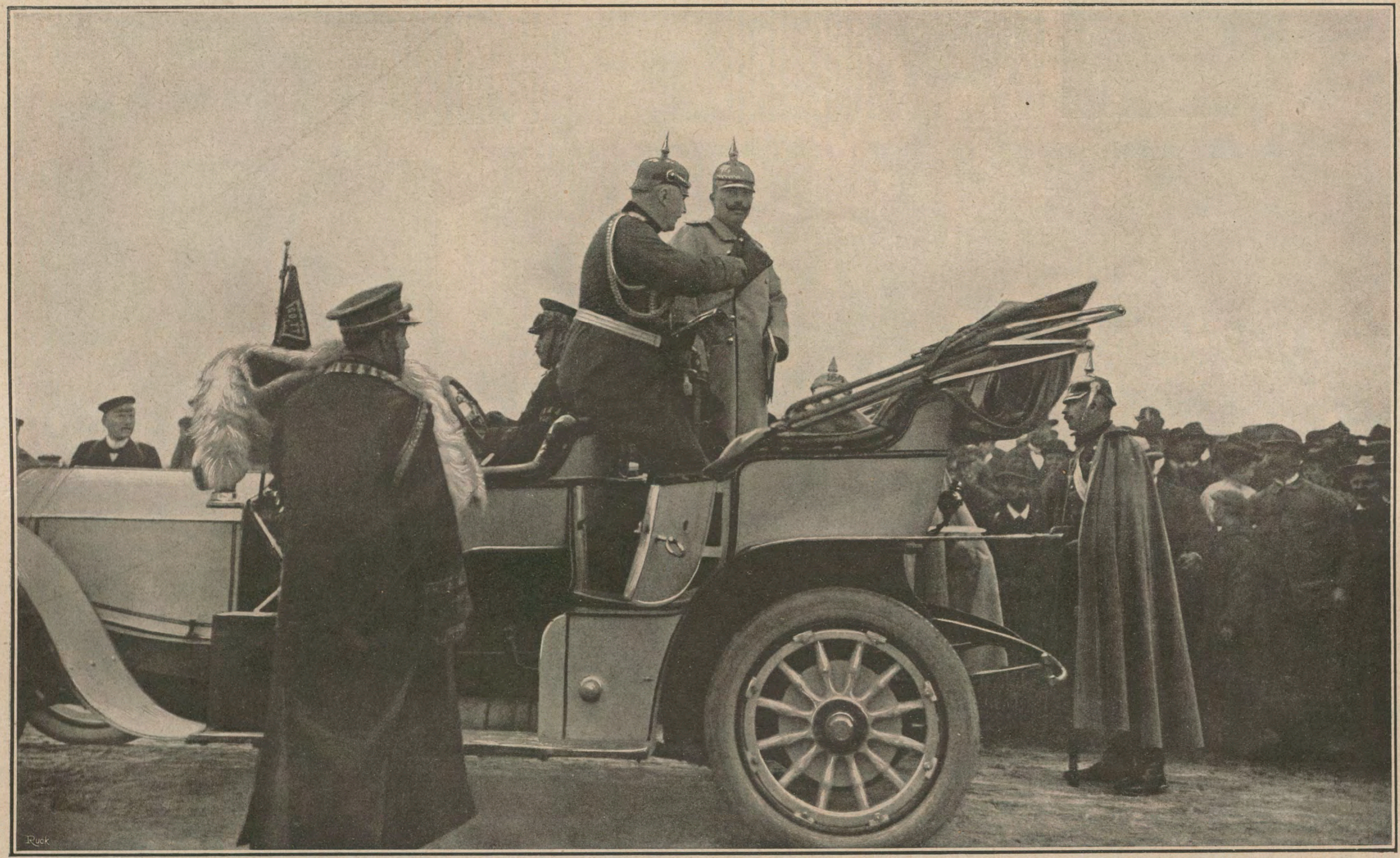
Fritz Opel.
Fritz Opel, le constructeur allemand, membre du corps d'automobilistes volontaires, apporte un ordre.

Ils renforçaient de précieuse façon les motocyclistes militaires qui parcouraient le champ de manœuvres, et on peut être sûr que d'ici peu sera créé un corps spécial, tant les expériences ont été concluantes et ont prouvé l'utilité de ces petites machines rapides.

Quand on doit donner un résumé du fonctionnement des voitures automobiles dans ces grandes manœuvres, on doit avouer que toutes les deux, l'automobile et la motocyclette ont donné une nouvelle preuve de leur valeur pour les opérations militaires, et une moderne conduite de guerre est absolument impossible sans la collaboration des automobiles.

OBER LEUTENANT WALTER ŒRTEL.

LES GRANDES MANŒUVRES EN ALLEMAGNE



L'EMPEREUR GUILLAUME II SUIVANT LES MANŒUVRES EN AUTOMOBILE

Guillaume II, dans sa 90 chevaux (type des voitures de la Coupe de l'Empereur), assiste aux grandes manœuvres de Westphalie, sur les hauteurs de Auenhausen et s'entretient avec le chef du grand Etat-major. Au volant on remarque l'ancien conducteur Werner, devenu chauffeur du Kaiser. Cette année, l'automobile a pris une très grande extension au point de vue militaire, et nos lecteurs constateront, en lisant l'article de notre collaborateur l'Ober Leutenant Walter Œrtel, que nous sommes bien en retard sur nos voisins, au point de vue de l'utilisation de la nouvelle industrie en cas de guerre. L'empereur Guillaume est, du reste, très averti de toutes les nouvelles conquêtes de la science, auxquelles il s'intéresse de très près. C'est ainsi qu'il va se rendre incessamment aux expériences du Zeppelin *sur le lac de Constance.*

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

Mlle Ludvigsen, âgée de dix-sept ans, fille du trésorier du Comité de l'Exposition Automobile de Copenhague, sortant du fameux château de Fredensborg.

QUESTION DE SPORT

Tous les journaux quotidiens ont longuement raconté la périlleuse équipée du ballon le *Nord*, monté par MM. Delobel et Lepers, l'autre dimanche, au Grand Prix de l'Aéro-Club de France. Nos lecteurs savent donc comment, partis des Tuileries, ils atterrirent, — et le mot ici est d'une ironie un peu cruelle — dans la mer du Nord, à une quarantaine de kilomètres de la côte de Belgique. On trouvera d'ailleurs, dans ce numéro, une très émouvante composition représentant le sauvetage des deux aéronautes par les matelots du *Patani*.

Delobel a été déclaré vainqueur du Grand Prix de l'Aéro-Club, qui était, comme on le sait, un concours de distance, parce qu'il est descendu plus loin du point de départ que tous ses concurrents. Et c'est là qu'apparaît une lacune souverainement regrettable dans les règlements qui régissent le sport aéronautique. Que devrait-on récompenser dans une épreuve de ce genre? La science professionnelle de l'aéronaute, son habileté à profiter des courants aériens, l'utilisation économique et rationnelle du lest, la lecture de la carte, la prudence de la descente et la précision de l'atterrissage.

Or, le diagramme du *Nord* me paraît la contre-partie exacte du diagramme idéal d'un pareil concours. Elevé dès le départ à une haute altitude, Delobel atteignait 4.000 mètres et se maintenait à cette hauteur presque toute la nuit, sans pouvoir, en aucune façon, repérer sa route. Au jour, pris d'inquiétude, il soupapait et, dans une descente presque verticale, puisqu'il ne lui restait plus qu'un sac de lest, il venait s'enfoncer dans la mer du Nord, si brusquement, que les deux aéronautes étaient projetés hors de la nacelle. Aussi peut-on dire qu'il fut heureux pour eux que leur chute se produisît sur la mer, au lieu du sol ferme, sur lequel ils se seraient infailliblement brisés.

Ce n'est plus du sport, c'est de la pure folie. On ne saurait donc trop approuver la proposition de M. Castillon de Saint-Victor, tendant à ce que l'atterrissage en mer ne comptât pas, mais que la distance fût ramenée au point où le ballon est passé au-dessus de la côte.

F.-A. WHEEL.

Les concurrents de l'épreuve des trois sports (course à pied, à bicyclette et nage), à Reims. Le challenge est revenu à Blaise, du R. C. de Reims.

LES ACCIDENTS EN ALLEMAGNE.

Quand nous serons à mille, j'espère que l'on se décidera à interdire les courses derrière motocyclettes telles qu'elles sont disputées en Allemagne. Les accidents se succèdent avec une déconcertante régularité et il semble que si l'on n'y remédie pas, il ne restera bientôt plus de coureurs pour venir s'aligner sur les pistes d'outre-Rhin devant la faux de la Mort.

L'autre semaine, le pauvre Walthour, qui, pour ne pas faillir aux engagements qu'un accident l'avait empêché de remplir, était revenu en Allemagne pour courir plusieurs matches, manqua de trouver la mort dans une chute terrible.

Le célèbre entraîneur Hoffmann, Guignard et son pacemaker, etc., tombèrent, un brancardier qui venait à leur secours fut tué, et pendant ce temps-là la course continuait entre ceux qui restaient debout.

Je ne voudrais pas que le père Knorr se froissât, mais je m'obstine à prétendre que cet impresario fait un bien vilain métier en continuant à spéculer sur la vie des stayers qu'il engage. La manière dont se disputent les matches de demi-fond en Allemagne ne prouve qu'une chose : maintenant, les spectateurs ne se demandent même plus qui gagnera, c'est surané et trop rococo. Ils ont changé cette vieille habitude : leur seul objectif est de se poser cette question : « Lequel se tuera ? Combien se blesseront ? » Et c'est là-dessus que s'établissent les paris. Cette curieuse façon d'envisager les courses cyclistes n'est peut-être pas très humaine, mais soyez sans crainte, le père Knorr la trouve profondément sportive, puisqu'il refuse du monde à chaque réunion.

JACQUES MORTANE.

Du 29 septembre au 5 octobre.

AUTOMOBILE

Dimanche 29 septembre.

Course de côte de Château-Thierry, (vitesse). Les meilleurs temps. — Motocyclettes : Olieslaegers, 1 m. 7 s. 4/5 ; Voitures : Jespers, en 1 m. 12 s. : Hemery, 1 m. 16 s. 4/5 ; Vitton, 1 m. 18 s. ; Thieulin, 1 m. 21 s. 4/5 ; Barriaux, 1 m. 21 s. 3/5 ; Rigal, 1 m. 14 s. 3/5. — *Touristes :* — Molon, 1 m. 25 s. ; Thorraud, 1 m. 32 s. ; F. Faure, 1 m. 14 s. 3/5 ; Richez, 1 m. 25 s. 3/5 ; Petiet, 1 m. 20 s. 3/5 ; Jeune, 1 m. 23 s. 3/5.

AÉRONAUTIQUE

Dimanche 29 septembre.

Grand Prix de l'Aéro-Club : 1. A. Delobel, 265 kilom. ; 2. Cormier, 246 kilom. ; 3. E. Carton, 240 kilom. ; 4. Guffroy, 238 kilom. ; 5. Barbotte, 236 kilom.

CYCLISME

Dimanche 29 septembre.

Parc des Princes. — *Course de 40 kilom. derrière grosses motos :* 1. Wills ; 2. Contenet ; 3. Mac Lean ; 4. Darragon : 32 m. 44 s.

Match de vitesse en 3 manches : 1. Friol ; 2. Ellegaard ; 3. Mayer.

HIPPISME

Dimanche 29 septembre.

Longchamp. — *Prix Vermeille* (2.400 m.) : 1. Claudia, à M. Kousnetzoff (Hobbs) ; 2. Aux Armes ; 3. La Serqueuse. (11 partants.)

Prix de Satory (4.000 m.) : 1. Pitti, à M. E. Deschamps (M. Henry) : 2. Mgot, 3. Evohé. (5 partants.)

Lundi 30 septembre.

Saint-Cloud. — *Prix de la Bergerie* (handicap 2.800 m.) ; 1. Mont Menale, à M. J. Stern (J. Jennings) ; 2. Cappiello ; 3. Druidesse. (13 partants.)

Mardi 1er octobre.

Saint-Ouen. — *Steeple-Chase de 3 ans* (3.000 m.) ; 1. Clouet, à M. Veil Picard (Parfrement) ; 2. Kalpak ; 3. Th. (8 partants.)

Mercredi 2 octobre.

Le Tremblay. — *Prix Saint-Simon* (2.300 m.) ; 1. Brasero, au duc de Gramont (Bellhouse) ; 2. Merci ; 3. Pernod. (5 partants.)

Jeudi 3 octobre.

Maisons-Laffitte. — *Prix Eclipse* (1.400 m.) : 1. Lamaneur, au baron Foy (Ch. Childs) ; 2. Lieutel ; 3. Sea Sick. (6 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

Un *Guide de l'Automobile en Suisse* vient de paraître dans les éditions de l'Automobile-revue à Berne. Muni de plans de villes, permettant au chauffeur de s'orienter facilement, il fournit aussi les indications sur les environs, l'exposé des dispositions légales régissant la circulation des automobiles en Suisse, etc., etc...

Mlle Yvonne Cooper, née à Sutton (Angleterre), le 2 octobre 1895, qui vient de traverser à la nage l'embouchure de la Rance, en 26 m. 30 s. pour les 1.100 m.

LES JOUEURS OBSCURS

C'est incroyable ce qu'on trouve aujourd'hui de gens qui prétendent savoir jouer au tennis et qui vous parlent sans rire, de drives, de revers, de demi volées bloquées et autres !

Cela doit profondément réjouir le cœur de ceux qui cherchent partout un sujet de s'enthousiasmer sur l'essor que prennent les sports dans notre doux pays.

Mais si tant de Français pratiquent le tennis, peut-on dire que vraiment ils y jouent ?

Ils ont évidemment des balles parfois comparables à des pelotes de laine, un filet trop souvent posé sur un terrain de steeple inégal à souhait et plein d'embûches, puis des objets hétéroclites qu'ils s'accordent à nommer raquettes. Avec ça, de la bonne volonté, une excellente règle du jeu et deux ou trois mots d'anglais, on peut hardiment se lancer, on est parti !

La bonne volonté peut, au besoin, faire défaut, mais les deux mots d'anglais sont indispensables, et on peut difficilement se passer de la règle.

Nous ne manquons pas de joueurs de tennis en France, mais ce qui est extraordinaire, c'est le peu de compréhension que la plupart montrent de ce sport, qu'ils s'obstinent à confondre avec le volant.

Il faut leur pardonner, le tennis est, avec le footing, une de ces récentes découvertes qui nous honorent le plus, mais à laquelle nous ne sommes pas encore habitués.

Cela viendra, avec le temps, mais que les joueurs qui veulent devenir sérieux se pénètrent bien de cette vérité très simple que, pour être vraiment digne de ce titre, la première chose c'est d'avoir un bon court, des balles qui rebondissent et une raquette qui ait à peu près tous ses boyaux !

MAX NOVEL.

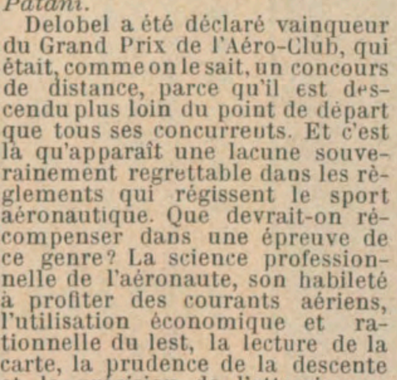
Championnat de tir à Bisley : nous représentons le team de la Chambre des Lords, vainqueur de l'équipe de la Chambre des Communes.

LA RENTRÉE D'ALEC CARTER

Le 19 août dernier, la Société des Courses de Deauville faisait paraître un avis ainsi conçu : « Les commissaires ont, après enquête, interdit au jockey Alec Carter de monter dans les courses de la Société, pour la façon insuffisante dont il a monté l'Epave, à M. G. Kousnetzoff. » Naturellement, nous avons applaudi. Le bulletin des steeple-chases du 24 août publiait ensuite deux documents : le premier, émanait des commissaires de Deauville : « Vu la course fournie par l'Epave, vu les explications fournies par l'entraîneur W. Botten et par le jockey Alec Carter, interdisent au jockey Alec Carter de monter dans les courses de la Société en 1907. » Nous avons encore applaudi, malgré les légères modifications de texte. Le second émanait des commissaires du Steeple-Chase de France. Nous avons applaudi, peut-être un peu plus fort, parce que la Société mère venait de se prononcer. Enfin, dans le bulletin des Steeple-Chases du 28 septembre, il était dit que la licence du jockey Alec Carter lui serait rendue à partir du 1er octobre. Nous avons naturellement applaudi.

Mais, me direz-vous, pourquoi tous ces applaudissements ? C'est que, voyez-vous, ils sont devenus, pour nous qui sommes de la partie, un geste machinal, lorsque paraît une décision des Commissaires. De même que l'on salue machinalement, dans la rue, une personne avec laquelle on n'est pas très bien, de même nous applaudissons machinalement. Nous faisons comme ceux qui, dans les assemblées nombreuses, battent des mains sans entendre un mot de ce que dit l'orateur. Nous n'approuvons pas ; car pour approuver, il faut comprendre : et, pour comprendre, il faut qu'on vous explique. Du reste, il vaut mieux que cela se passe ainsi ; sinon, à l'heure qu'il est, je serais bien embarrassé pour vous dire comment il se fait qu'une sanction tirée des coins les plus redoutables de l'arsenal du Code a abouti, en somme, à une légère privation de monter dans les vingt-quatre épreuves qui se sont disputées alors qu'Alec Carter n'avait pas sa licence.

BOIARD.



Pompe à incendie installée sur une péniche au Parc de Battersea en Angleterre. Photographie prise pendant la manœuvre des pompiers.

LE DOUBLE SCULL DELAPLANE-DOYEN

A la journée des Donateurs, M. Louis Doyen a accompli l'exploit peu commun de remporter quatre épreuves sur quatre disputées en quatre vétérans, en quatre, et en huit de couple et en double scull. Il avait dans cette dernière épreuve d'ailleurs comme équipier l'excellent champion Delaplane, dont il est superflu de compter les succès.

Slieve Gallion, le fameux cheval anglais, qui vient d'être vendu 45.000 livres par le capitaine Greer au baron autrichien Smezere.

CEUX QUI S'ENVOLENT

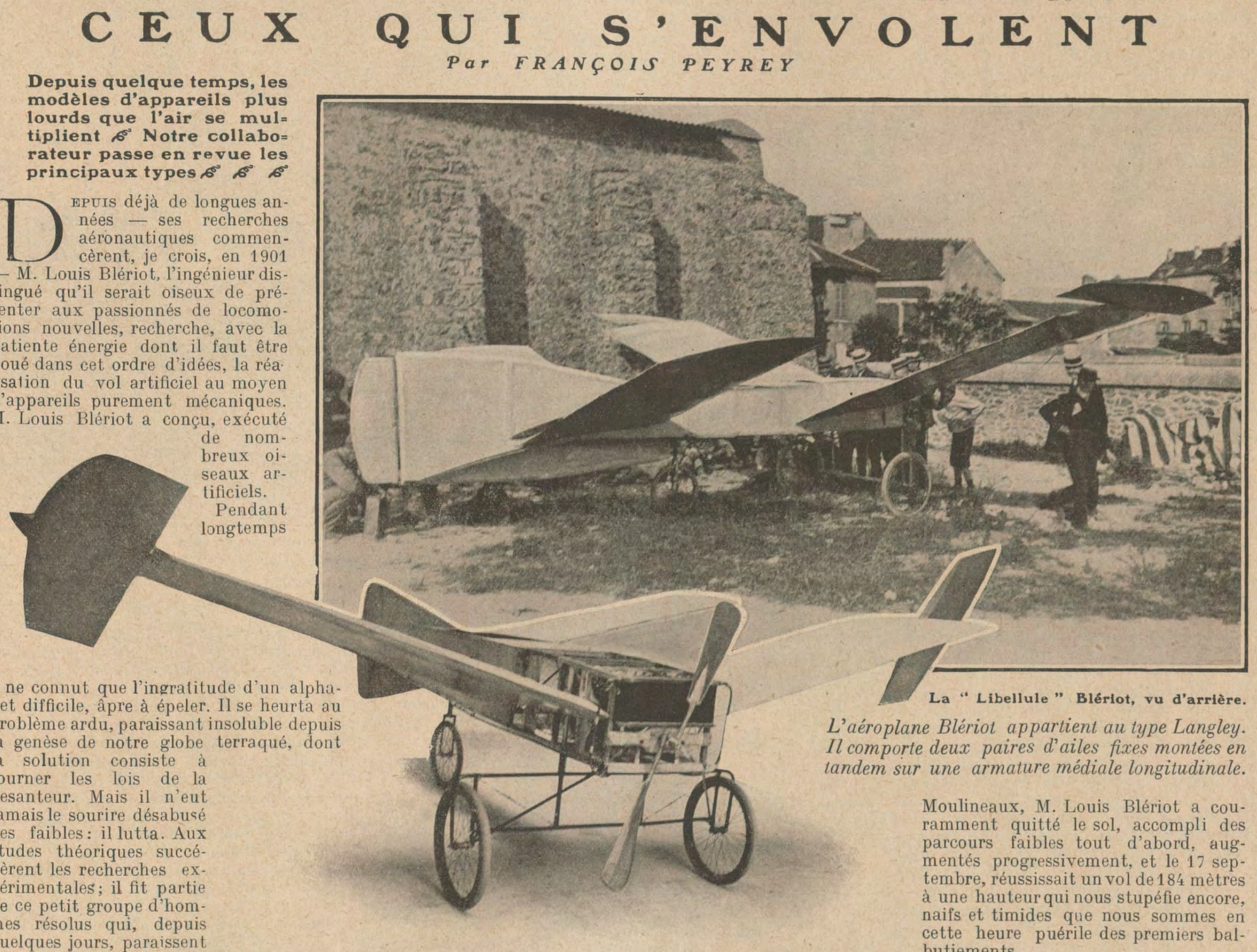
Par FRANÇOIS PEYREY

Depuis quelque temps, les modèles d'appareils plus lourds que l'air se multiplient ℰ Notre collaborateur passe en revue les principaux types ℰ ℰ ℰ

Depuis déjà de longues années — ses recherches aéronautiques commencèrent, je crois, en 1901 — M. Louis Blériot, l'ingénieur distingué qu'il serait oiseux de présenter aux passionnés de locomotions nouvelles, recherche, avec la patiente énergie dont il faut être doué dans cet ordre d'idées, la réalisation du vol artificiel au moyen d'appareils purement mécaniques. M. Louis Blériot a conçu, exécuté de nombreux oiseaux artificiels.

Pendant longtemps il ne connut que l'ingratitude d'un alphabet difficile, âpre à épeler. Il se heurta au problème ardu, paraissant insoluble depuis la genèse de notre globe terraqué, dont la solution consiste à tourner les lois de la pesanteur. Mais il n'eut jamais le sourire désabusé des faibles: il lutta. Aux études théoriques succédèrent les recherches expérimentales; il fit partie de ce petit groupe d'hommes résolus qui, depuis quelques jours, paraissent — si l'on me permet cette image — avoir enfin tordu le cou à la chimère!

L'expression est d'ailleurs aussi exacte qu'imagée. Au champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, M. Louis Blériot a couramment quitté le sol, accompli des parcours faibles tout d'abord, augmentés progressivement, et le 17 septembre, réussissait un vol de 184 mètres à une hauteur qui nous stupéfie encore, naifs et timides que nous sommes en cette heure puérile des premiers balbutiements.



La " Libellule " Blériot, vu d'arrière.

L'aéroplane Blériot appartient au type Langley. Il comporte deux paires d'ailes fixes montées en tandem sur une armature médiale longitudinale.

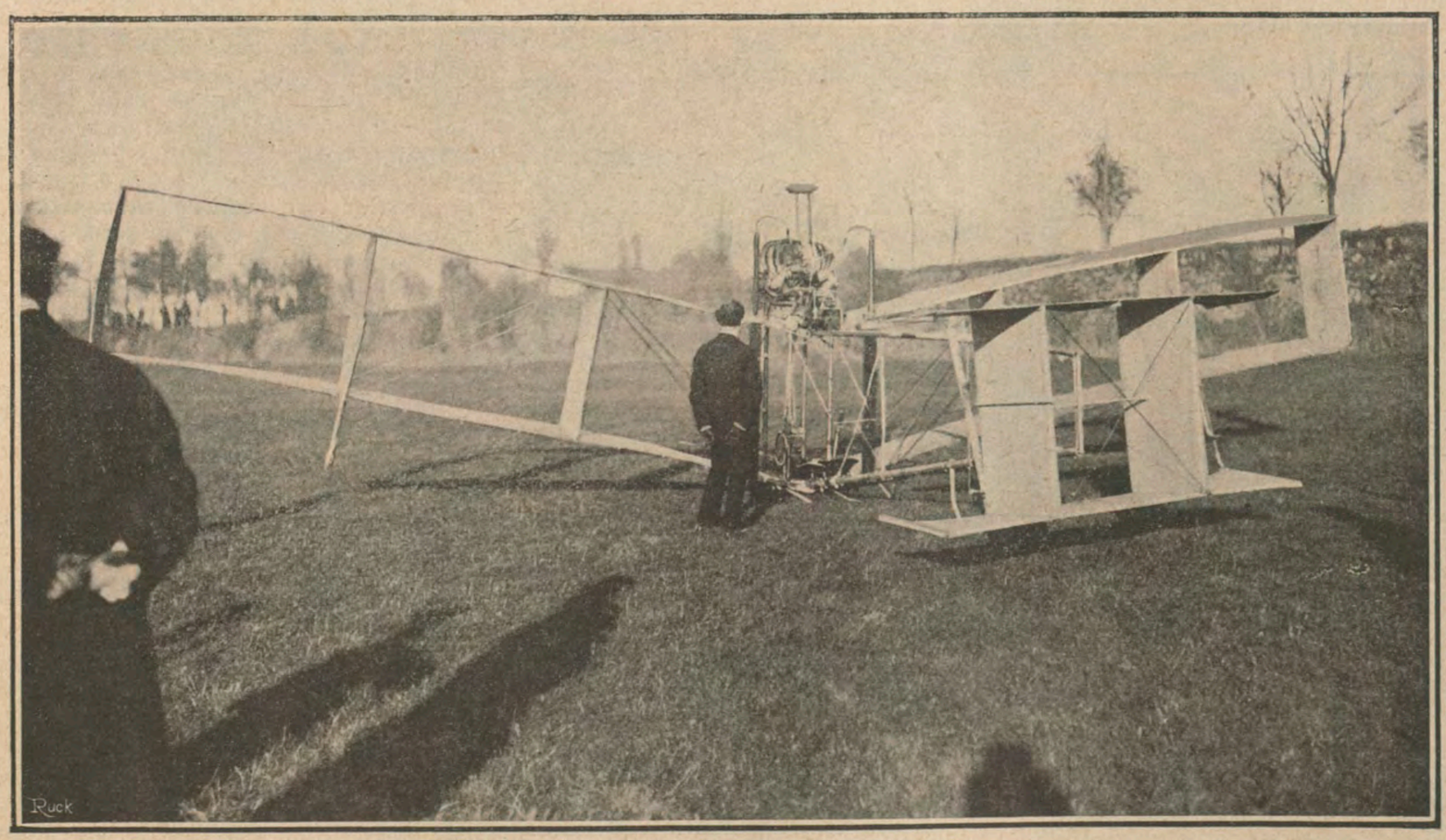
Le Blériot en construction.

Les deux ailes, tendues, ainsi que le corps de l'appareil, de papier parcheminé verni, ont une envergure de 5 m. 85 et 1 m. 50 de longueur d'avant en arrière.

Or, ce vol fut presque tragique.

Le moteur mis en marche, la *Libellule* Blériot fila sur le champ de manœuvres à une vitesse telle que M. Robert Esnault-Pelterie, suivant l'expérience en automobile, resta en arrière. M. Esnault-Pelterie estime cette vitesse à 80 kilomètres à l'heure. Puis l'aéroplane, subissant la réaction sustentatrice des couches d'air, quitta la terre, monta dans l'atmosphère d'après une pente de 15 0/0. Mais la *Libellule* n'était encore pas munie du gouvernail horizontal, dit gouvernail de profondeur. Aussi, se cabra-t-elle, atteignit 18 mètres de hauteur et continuait son vol ascendant presque cabrée. M. Blériot n'avait qu'une seule manœuvre à faire: ralentir le moteur en fermant légèrement le robinet d'essence, le moteur, privé de carburateur, ne possédant pas l'avance à l'allumage. Ce robinet fut-il trop fermé? Toujours est-il que le moteur s'arrêta. L'aéroplane devint un poids inerte à la hauteur d'un cinquième étage!

Les spectateurs de cette scène émotionnante virent alors la *Libellule* piquer du nez dans le sens contraire — vers la terre! Fort heureusement, M. Blériot — il a manœuvré dans la chute! — réussit à déplacer, par son propre poids, le centre de gravité. L'aéroplane reprit, en tombant rapidement, la position horizontale et atterrit brutalement sur ses roues. L'on entendit un craquement et, dans un



L'aéroplane Santos-Dumont.

Le fameux 14 Bis, *qui détient le record du vol plané — 220 mètres — sera bientôt remplacé par le nouveau modèle, muni d'un moteur de 100 chevaux.*

nuage de poussière, se dressa l'aviateur indemne parmi les débris de son appareil... Tous les éloges ne vaudraient pas la phrase suivante : Dans un mois M. Louis Blériot aura construit un nouvel aéroplane et continuera ses expériences.

Dans ce nouvel aéroplane ne sera pas négligé, bien entendu, le gouvernail de profondeur, absolument indispensable, plus indispensable même que les gouvernails latéraux assurant la stabilité latérale, à laquelle il est possible, à la rigueur, de remédier — un appareil ayant ce défaut vire simplement de lui-même — par un emploi judicieux du gouvernail de la direction.

Ce vol de 184 mètres, officieusement constaté par M. Robert Esnault-Pelterie, n'a pas été officiellement contrôlé par la Commission d'aviation de l'Aéro-Club de France, non convoquée. La Commission n'a pu, en conséquence, accorder à M. Louis Blériot l'un des prix réservés aux premiers vols atteignant 150 mètres. Elle a tenu, cependant, à lui décerner, sur la proposition généreuse du capitaine Ferber, une médaille commémorant le remarquable résultat obtenu le 17 septembre 1907. Il n'est peut-être pas inutile d'insister ici sur ce fait qu'un aviateur, montant un aéroplane logiquement établi, a pu faire impunément une chute d'une vingtaine de mètres.

Le record — 220 mètres — est donc toujours détenu par Santos-Dumont, dont l'aéroplane, que connaissent nos lecteurs et qui ne tardera pas à prendre son vol, sera actionné par un puissant moteur de 100 chevaux.

Santos termine également le canot hydroplane auquel il demandera une vitesse de 100 kilomètres à l'heure, afin de gagner certain pari de 50.000 francs engagé avec M. Charron. L'hydroplane (moteur 16 chx) consiste principalement en un fuseau de 10 mètres de longueur, dont l'armature de bois et aluminium est tendue de soie. Il pèse, au grand complet, 200 kilogrammes.

A Saint-Cyr, le comte Henry de la Vaulx a essayé tout récemment son très remarquable aéroplane à surface unique reposant sur trois roues porteuses. Moteur : 50 chevaux. Deux hélices de pas opposés, à rotations inverses. moyeux de bronze, nervures d'acier, palettes d'aluminium. Superficie des plans sustenteurs : 40 mètres carrés ; envergure : 15 mètres ; longueur : 13 mètres : pas d'hélices : 2 m. 10 pour un diamètre de 2 mètres. Poids de l'aéroplane monté : 400 kilogrammes.

Le plan sustenteur est un rectangle central prolongé de part et d'autre par deux trapèzes se relevant vers le haut, la partie rectangulaire centrale restant horizontale au point de jonction de ces trapèzes. Les angles formés par les parties latérales sont de

L'aéroplane de la Vaulx

L'appareil, construit par Victor Tatin pour le comte de La Vaulx, se rapproche des formes du martinet. Il est muni d'un moteur de 50 chevaux.

14 degrés environ au-dessus de l'horizon. M. Victor Tatin, constructeur de l'appareil, pense que l'on ne peut guère emprunter aux oiseaux que la forme de leur voilure. Il a copié un tantinet la nature, voire le *cypselus apus* (martinet). En effet, les ailes de l'oiseau, appuyées sur l'air, prennent la forme d'une courbe à concavité supérieure. Les trois plans se rapprochent d'une courbure sans angles, trop difficile encore à construire. En marche normale, le centre de gravité se trouve à peu près sur une ligne séparant le premier du second cinquième de la largeur du plan.

La queue, empennage stabilisateur, forme avec les ailes un autre angle également ouvert par en haut. Elle n'a aucune inclinaison par rapport à la direction de la marche, tandis que le plan principal a son bord antérieur relevé pour attaquer l'air sous l'incidence prévue. Si, pour une cause quelconque, cette incidence venait à varier, l'air frapperait la queue fixe soit par dessus, soit par dessous, obligeant l'ensemble à revenir à l'angle primitif. Au-dessus de la queue, un gouvernail de direction, et, en arrière un gouvernail de profondeur.

Sous les ailes, la nacelle renferme le pilote et le moteur derrière un coupe-vent. Le tout est tendu de soie très fine remplacée, dans la partie environnant le poste du pilote, par une feuille de celluloïd transparent.

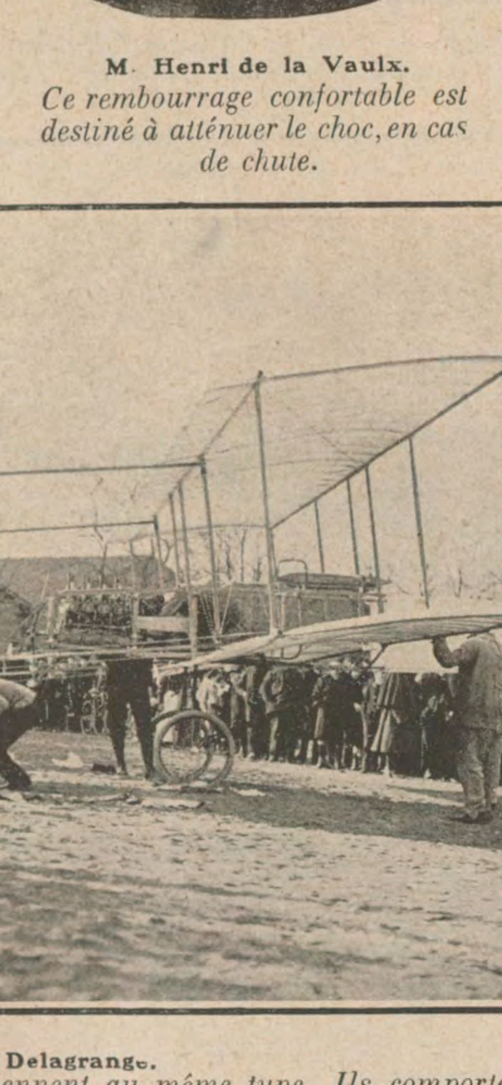
Les hélices ne sont pas en prise directe, mais reliées à l'énergie motrice par une transmission à courroie. Elles travaillent au centre de résistance, afin d'opérer la traction la plus logique.

Le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, où, ainsi que nous l'avons déjà dit, M. Louis Blériot poursuit ses études expérimentales, est encore utilisé par nombre d'aviateurs dont les machines s'envolent à peu près quotidiennement, apprennent à voler, à la grande joie d'un quartier excentrique, provoquant des réflexions qui ne manquent pas de saveur. Les aéroplanes Henry Farman et Archdeacon-Delagrange parcourent le terrain à toute vitesse, puis franchissent des distances plus ou moins grandes, dans tous les cas fort louables, qui font prévoir d'imminents progrès.

Les aérostiers anglais construisent, assure-t-on, dans le plus grand mystère, un aéroplane dont on dit naturellement merveilles, de l'autre côté du détroit.

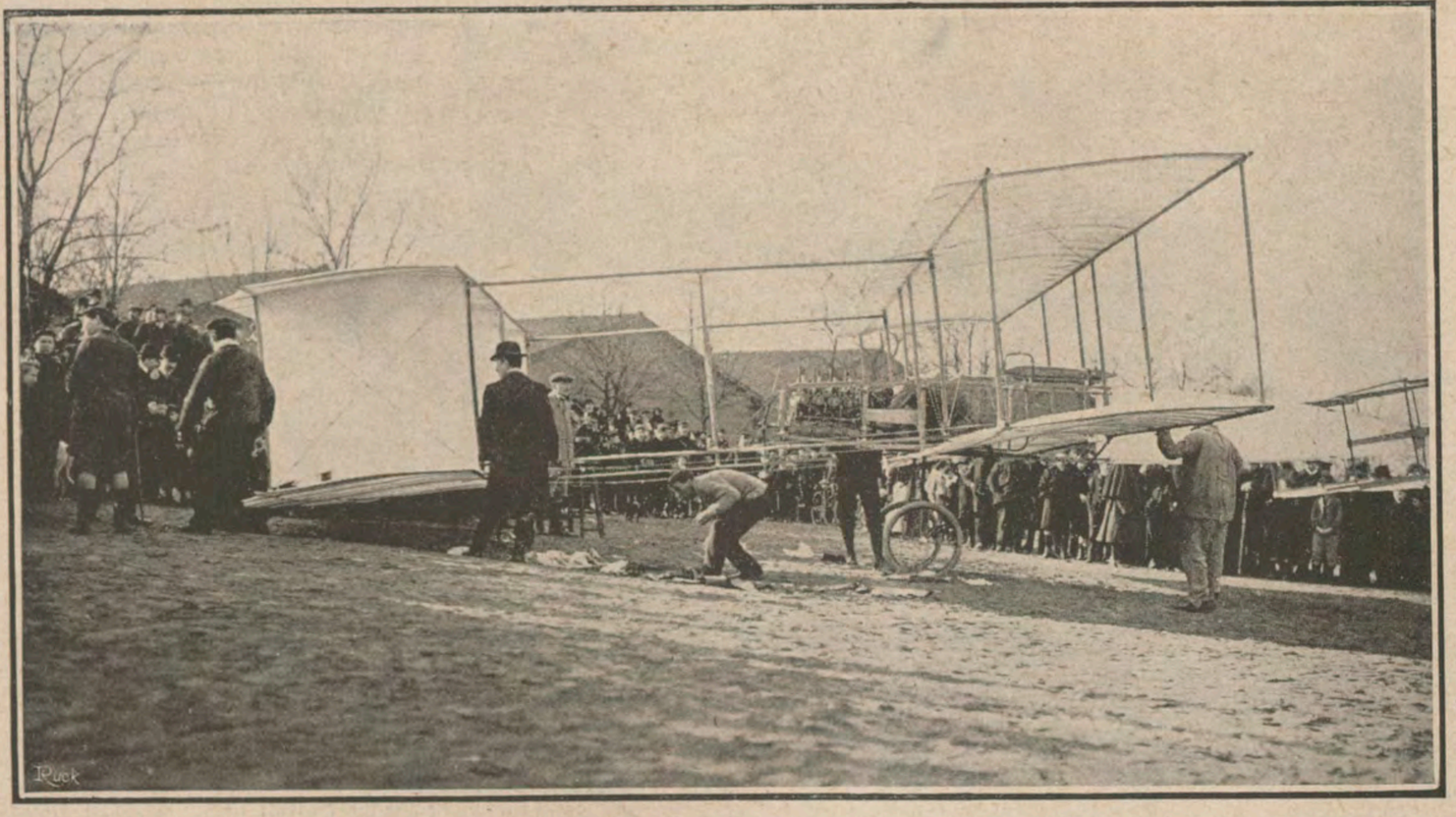
Enfin un Autrichien, M. Riesner, auteur d'une machine volante construite à Paris et terminée depuis peu, augmentera d'une unité le groupe énergique des passionnés de la locomotion aérienne au moyen d'appareils plus lourds que l'air.

François Peyrey.



M. Henri de la Vaulx.

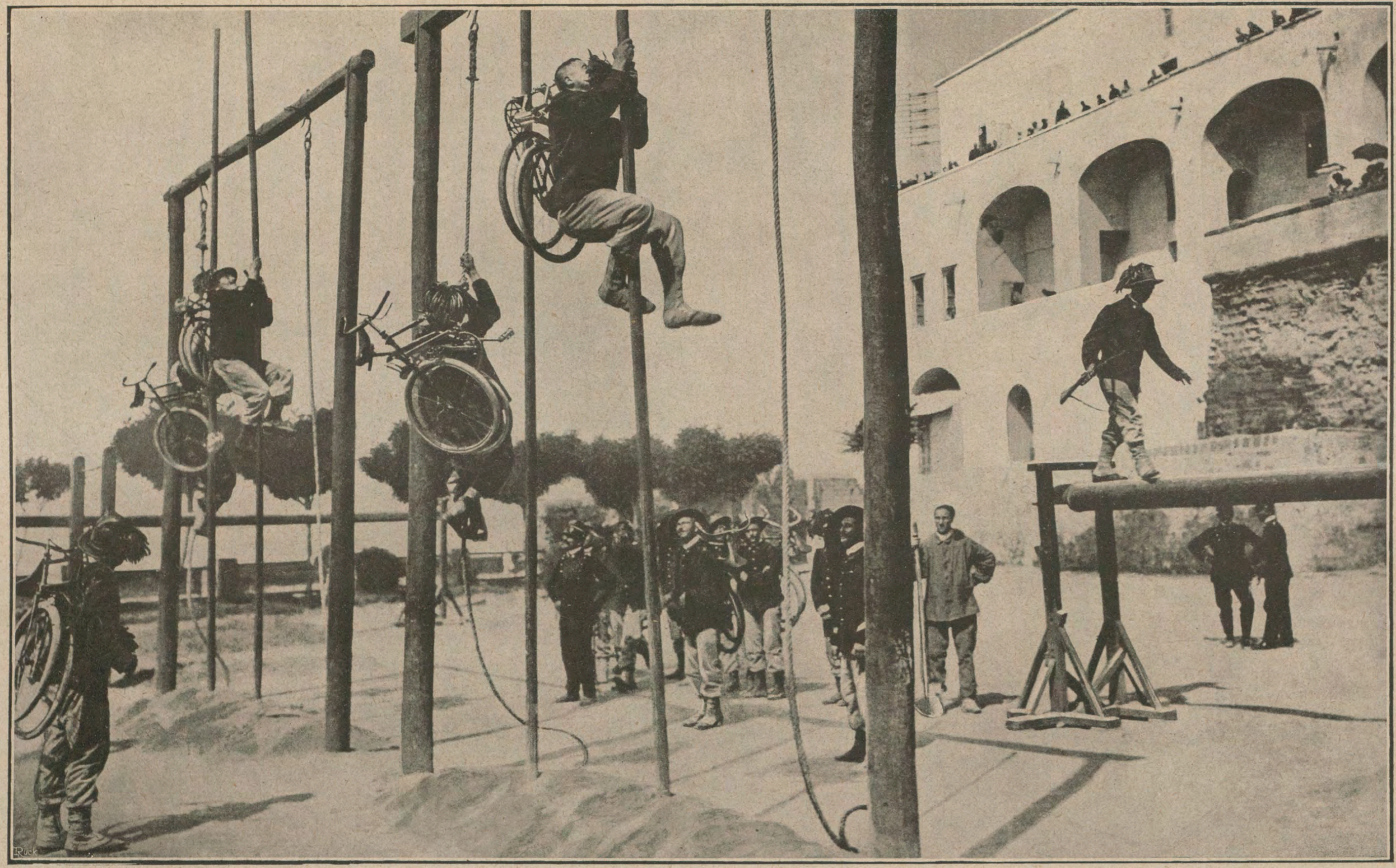
Ce rembourrage confortable est destiné à atténuer le choc, en cas de chute.



L'aéroplane Delagrange.

Cet appareil et celui de Henri Farmann appartiennent au même type. Ils comportent une cellule centrale à deux plans portant le moteur, reliée à l'arrière à une autre cellule également à deux plans, et à l'avant à un gouvernail de profondeur.

LE SPORT DANS L'ARMÉE ITALIENNE



LES EXERCICES DES BERSAGLIERS CYCLISTES

Le cyclisme et l'automobile ont pris surtout naissance en France, aussi est-il pénible de constater que, pour l'utilisation de ces sports dans l'armée, nous sommes dépassés par les autres nations. C'est ainsi que nous ne possédons que quelques compagnies cyclistes, alors qu'en Italie de nombreux corps de bersagliers sont organisés, en vue de rendre des services signalés en cas de guerre. On ne se contente pas de leur faire suivre les routes, mais on les habitue, par des exercices de gymnastique appropriés, à franchir tous les obstacles sans être embarrassés par leur machine. Notre photographie représente les bersagliers en train de monter aux agrès avec leurs bicyclettes repliées sur le dos.

LES NAUFRAGÉS DE L'AIR

SAUVETAGE ÉMOUVANT DE MM. DELOBEL ET LEPERS, GAGNANTS DU GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB

Parti de Paris le dimanche 29 septembre, dans le Grand Prix de l'Aéro-Club, le ballon le Nord *se maintint toute la nuit à une haute altitude au-dessus des nuages. Quand, au matin, le pilote, M. Delobel, voulut descendre, il s'aperçut qu'il était au-dessus de la mer. La descente, faute de lest, fut très rapide et le choc précipita les deux aéronautes à la mer. Le pilote s'accrocha à la nacelle, tandis que M. Lepers parvenait à se hisser dans le filet, où il s'attacha. Au bout de deux heures de mortelles angoisses, les deux naufragés furent aperçus par le vapeur* Patani *et un canot, envoyé à leur secours, les recueillit, tandis que, subitement délesté, le ballon s'élevait et disparaissait dans les airs. Il fut recueilli, dans l'après-midi, par des pêcheurs, au large de Suffolk.*

Vingt ans de Mont Blanc ⸗ Trente Ascensions

Par André CHAIGNON

Où l'on verra que le mont Blanc n'a pas toujours rendu à M. Vallot l'amour qu'il a pour lui, et qu'on n'effectue pas trente ascensions jusqu'au sommet sans quelques désagréments

Tous ceux qui s'intéressent un peu à l'alpinisme, tous ceux qui éprouvent quelque admiration pour l'Alpe française, tous les amis de la Montagne savoyarde ont appris avec un plaisir ému, que M. Joseph Vallot, le nouveau président du Club Alpin français, avait heureusement effectué sa trentième ascension au sommet.

C'est qu'il n'est point d'homme au monde, qui ait tant fait pour le mont Blanc que M. Vallot. Depuis trente ans bientôt — sa première ascension remonte à 1881 — il n'a cessé d'y porter un intérêt passionné, à tel point, que tout alpiniste qui gravit le géant de l'Europe doit savoir qu'à chaque pas de la longue, longue route d'éboulis, de rocailles et de neige qui conduit au sommet, une pièce d'or est tombée, un petit peu de force humaine s'est évanouie. La pièce est tombée de la poche de M. Vallot, la force perdue était celle de M. Vallot.

En vérité, il n'est guère, dans l'histoire sportive, d'exemple de dévouement plus beau et plus désintéressé à citer que celui de ce savant que le hasard de ses promenades à travers la France amena un jour à Chamonix. Il fléchit, à peine arrivé, comme tous ceux qui l'ont précédé, tous ceux qui le suivront, sous le coup d'admiration qui vous frappe lorsqu'on se trouve brusquement face à face avec le mont Blanc et le massif fantasmagorique qui l'entoure. Puis, comme la Nature et la Vie lui ont été clémentes et bonnes, en lui donnant, avec l'intelligence, la fortune, voici que tout un travail de généralisation se produit dans son esprit, voici qu'il entrevoit tout un plan d'études passionnantes et neuves qui ouvriront à son activité un champ immense et inexploré, tout un programme généreux, qui lui permettra d'édifier ses semblables sur les beautés de l'Alpe.

Que se passe-t-il là-haut, sur les sommets ruisselants, d'où le vent emporte la neige en tourbillons ? Quelles variations atmosphériques se produisent à ces hauteurs formidables, dans le chaos des rochers et des glaces ? Y a-t-il des lois qui gouvernent la marche de ces beaux fleuves de glace qui dégringolent en majestueuses cataractes du ciel sur la terre ? Et encore : Notre pauvre humanité peut-elle changer d'altitude et aller vivre un peu plus près du ciel, sous un climat plus froid ? Peut-on bâtir sur ces formidables masses de neige dont on ne connaît ni la profondeur ni la solidité ? Cent autres problèmes : tous nouveaux ou insuffisamment étudiés.

Et M. Vallot se met au travail. Il s'installe une maison à Chamonix, avec une bonne lunette qui lui permettra de voir à tout moment le sommet du mont Blanc, et il entame contre lui en 1887 une lutte formidable et incessante. Lui-même en sortira un peu meurtri de corps, ennobli de cœur et d'esprit. Quant au géant, il en demeurera éternellement non point amoindri, mais dompté.

Premier essai ⸗ Donc, en 1887, M. Joseph Vallot, et quelques guides — ah ! les sourires, les doutes, les ironies du début, pour cet amateur qui se mêlait de choses de montagne ! — partent, au sommet, voir si on peut y demeurer quelque temps. Ils emportent avec eux une petite tente de 3 mètres de long sur 1 m. 20 de large. C'est fou, et ce serait incroyable si ce n'était vrai. Eh bien ! ils y restent trois jours, en pleine tempête, et prennent un bain d'étincelles électriques qui suffirait à dégoûter les plus audacieux. M. Vallot, lui, descend ravi. Il ne songe qu'à remonter, à rester encore, là-haut, où il gèle à pierre fendre, où il vente dur, où la tempête, l'orage sont plus graves que sur les mers démontées, et déjà il rêve de transporter des instruments d'observation météorologique et de construire un observatoire dans les environs de 4.500 mètres.

La Traversée de l'échelle.

Où l'on voit que la robe ecclésiastique ne saurait entraver la marche en montagne, même pour la traversée des passages les plus difficiles.

M. Vallot et sa fille, Mme S. F. Namur.

Mme Namur accompagne son père durant sa trentième ascension au mont Blanc.

Un labeur de titan commence alors. Pour monter au sommet, un porteur éprouvé met, sans charge, quinze bonnes heures en deux jours. Ce n'est pas un porteur qu'il va falloir envoyer, pas dix, pas cent, il en faut tellement qu'il n'y en aurait pas assez dans toute la vallée de Chamonix pour porter en une seule caravane tout ce qu'il va falloir monter là-haut, d'abord, assembler ou mettre en place, ensuite. On prend donc les meilleurs seulement, et on forme des caravanes interminables, d'hommes chargés au maximum, qui montent, redescendent, remontent toute la saison, autant que le permet l'état du ciel. Et ce sont des planches longues de 4 mètres, des plaques de cuivre, puis ensuite des fourneaux, des poêles, des chaises, des instruments astronomiques, tous les colis les plus encombrants, les plus

Devant la crevasse.

Manœuvre classique. Le guide passe le premier. Il soutiendra ensuite à bout de corde l'ascensionniste suivant. Ici, l'ascensionniste, Mme Namur, est une alpiniste assez expérimentée pour n'avoir guère besoin de son aide.

lourds, les plus fragiles, qu'on emmène ainsi un à un et à prix d'or pour le sommet. Et on construit. Des ouvriers qui sont montés pour travailler, sont obligés de redescendre de suite, victimes du mal de montagne. D'autres, qui se sont mis au travail, sont obligés de l'arrêter, au bout d'une heure, deux heures, tellement la rareté de l'air rend le moindre effort pénible. Aucun ne peut travailler plus de trois ou quatre heures de suite sans prendre un long repos. Et on couche toujours sur la neige, au petit bonheur, pendant ces expéditions.

M. Vallot fait la navette. Il souffre des yeux, du cœur, des jambes ; de terribles rhumatismes l'accablent : il est ravi : la bicoque prend forme. Et je passe. Peut-être ne me croirait-on plus.

L'Observatoire est construit Pourtant, il faut dire qu'un beau jour on trouve l'observatoire enfoui sous la neige. Une rafale, pense-t-on. Du tout. Il s'enlise de plus en plus. Il faut scier la neige en blocs pour le dégager. M. Vallot s'aperçoit que peut-être, en profitant d'un emplacement qui se trouve sur la même place, à quelques centaines de mètres, on aurait peut-être plus de sécurité. Il fait de nouvelles études et on remonte de nouveaux matériaux, on en remonte encore, tout le temps, en plus grand nombre, au prix de sacrifices plus importants.

Pendant ce temps, d'ailleurs, le savant continue ses études. Lorsqu'il n'est pas sur le mont Blanc, il est sur les glaciers, sur les rochers, à droite et à gauche dans l'immense massif. Et un beau jour, après vingt ans de travail, voici que cartes, plans, moyens d'accès, études et connaissances de toutes sortes sur le mont Blanc, montagne-type, tout ou presque tout se trouve être dû à M. Vallot. Le même beau jour, M. Vallot, ayant accompli son œuvre formidable, dans les hauteurs, ne bougeait plus de la vallée. Il avait les cheveux gris, les traits tirés, et une fatigue nerveuse, intense. Il ne pouvait plus monter dans la montagne. Si : de temps en temps, lui qui s'était fait installer à 4.600 mètres un salon oriental et un laboratoire, il allait, comme une petite Anglaise, faire joujou à regarder la mer de glace à 1.900 mètres.

Cela dura de longs mois. Puis, petit à petit, la santé du savant se rétablit. Dans la petite ville de Chamonix, où M. Vallot, qui n'est

Sur l'arête la plus dangereuse de l'ascension.

Photographie prise sur l'arête des Bosses, le passage le plus dangereux de la route du mont Blanc. M. Gaumont a trouvé moyen pourtant d'y installer un trépied de cinématographe, pour prendre les passages de la caravane.

La caravane de M. Vallot fait halte sur la Jonction.

Rarement on rencontre des caravanes aussi nombreuses sur la route du mont Blanc. Ce fut un spectacle vraiment pittoresque que les haltes de cet imposant groupe d'alpinistes qui faisaient de courts luncheons, en pleines neiges éternelles.

rien, ni maire, ni même conseiller municipal, est pourtant roi, à Chamonix, on commença à dire il y a deux ans, que M. Vallot allait mieux, cela signifiait qu'il était monté un peu sur le glacier. Puis, on conta qu'il avait poussé sur la route du mont Blanc jusqu'aux Grands-Mulets, le matin. Cette année, enfin, lorsque j'arrivai là-bas, en juillet, la première nouvelle apprise fut qu'il était si bien, qu'on se préparait à fêter prochainement sa trentième ascension au sommet. Et ici, il faut dire qu'il y a des guides qui n'ont jamais atteint le sommet plus de deux ou trois fois, et qu'à peine deux ou trois ont dépassé dans leur vie les trente ascensions.

La trentième

Pour cette ascension sensationnelle, véritable jubilé du plus dévoué et du plus savant des amants de la montagne, des admirateurs et des amis s'étaient groupés autour de lui; à leur tête M. et Mme Paul Franz Namur, gendre et fille de M. Vallot; M. Gaumont, qui avait amené avec lui toute une série d'appareils photographiques; M. Katerine, premier violon de l'Opéra, une jeune Anglaise, une bande de guides, enfin, qui formaient garde d'honneur autour du triomphateur, pendant sa longue et rude montée au merveilleux Capitole.

Et ce fut, par les interminables pentes de neige qui conduisent au sommet, une randonnée peu banale, que la marche de cette caravane unique, par le nombre et la qualité. A travers les rocailles de *Pierre à l'Echelle*, les seracs de la *Jonction*, qui forment la première partie du trajet, puis tout le long de la côte énorme (2.800 pas) qui conduit à l'observatoire Vallot, enfin le long de la dangereuse arête de Bosses, d'où l'on voit l'Italie et d'où l'on risque, suivant le vent, de culbuter en Italie ou en France, la caravane s'avançait en silence comme un long serpent. Aux étapes, on mangeait peu, l'appétit supprimé par la continuité de l'effort, et ce ne fut que dans le confortable home de M. Vallot, qu'on se détendit un peu dans la mollesse des fauteuils, et le pétillement du champagne, bien qu'à 4.600 mètres il ne fasse jamais le temps qu'on baptise " idéal " entre la Madeleine et l'Opéra. On redescendit dans une mer de nuages. L'ensemble de cette petite fête fut simple et touchant, comme il convenait à une pareille manifestation.

Et voici, en quelques mots trop courts, le résumé des efforts de M. Vallot, et le bref compte rendu de son jubilé. Il me serait agréable que ces quelques souvenirs contribuassent à faire connaître à ceux qui pourraient les ignorer, tout ce qui a été fait — simplement, sans bruit et sans arrière-pensée — pour propager l'amour de la montagne, par ce savant aimable et dévoué. Quant à ceux qui furent les témoins curieux et reconnaissants de ces efforts, toujours renouvelés, pour faciliter l'accès et la connaissance du mont Blanc, je crois traduire leur pensée à tous, en apportant ici à M. Vallot le témoignage de notre gratitude émue.

André Chaignon.

NOTES DES ÉDITEURS

C'est le 9 novembre que paraîtra notre numéro exceptionnel consacré au *Salon de l'Automobile*. Ce numéro, qui coïncidera en même temps avec la dixième Exposition d'Automobile et la dixième année d'existence de la *Vie au Grand Air*, prouvera qu'en même temps que la grande industrie grandissait sans cesse, grâce à elle, pour une large part, notre revue prenait la première place parmi tous les magazines sportifs du monde. Et c'est ce que nous prouverons une fois de plus en publiant un numéro qui dépassera en luxe et en intérêt tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour.

Il constituera une revue technique des plus complètes du *Salon de l'Automobile*, les lecteurs verront défiler les modèles nouveaux que toutes les grandes marques françaises et étrangères exposeront au Grand Palais. Cette revue technique, dont les articles seront signés par des écrivains d'une compétence indiscutable, offrira à tous ceux qui s'intéressent aux questions d'automobile, aux sportsmen ou aux touristes qui ont l'intention d'acheter une voiture, non pas de banales formules de publicité et de catalogues, mais des renseignements étudiés, précis et d'une indiscutable utilité.

Outre de splendides compositions photographiques, de beaux portraits de champions, nous publierons de nombreux articles dont l'intérêt n'échappera à personne et qui seront signés des noms les plus réputés et les plus aimés du public.

La saison d'hiver commençant et les réunions sportives devenant plus rares, nous recommençons aujourd'hui à publier une nouvelle série de hors-texte en couleur. Nous espérons qu'elle remportera auprès de nos lecteurs le même succès que les années précédentes.

Nous donnons aujourd'hui le portrait de l'excellent conducteur italien Cagno, l'ancien chauffeur de la reine-mère d'Italie, devenu l'un des meilleurs champions de l'automobile. Son dernier succès, remporté dans la Coupe de vitesse de Brescia, l'a placé définitivement au premier rang.

Pierre Lafitte et Cie.

LE TOUR DE PARIS A LA MARCHE

M. Humbert félicite Fantou.
M. Ch. Humbert, président de l'U. V. F. et président du Comité du Tour de Paris, félicite Fantou de sa brillante victoire.

Sur le pont de Bercy.
Le peloton de tête des rouleurs de tonneaux passe sur le pont de Bercy à 50 mètres du départ.

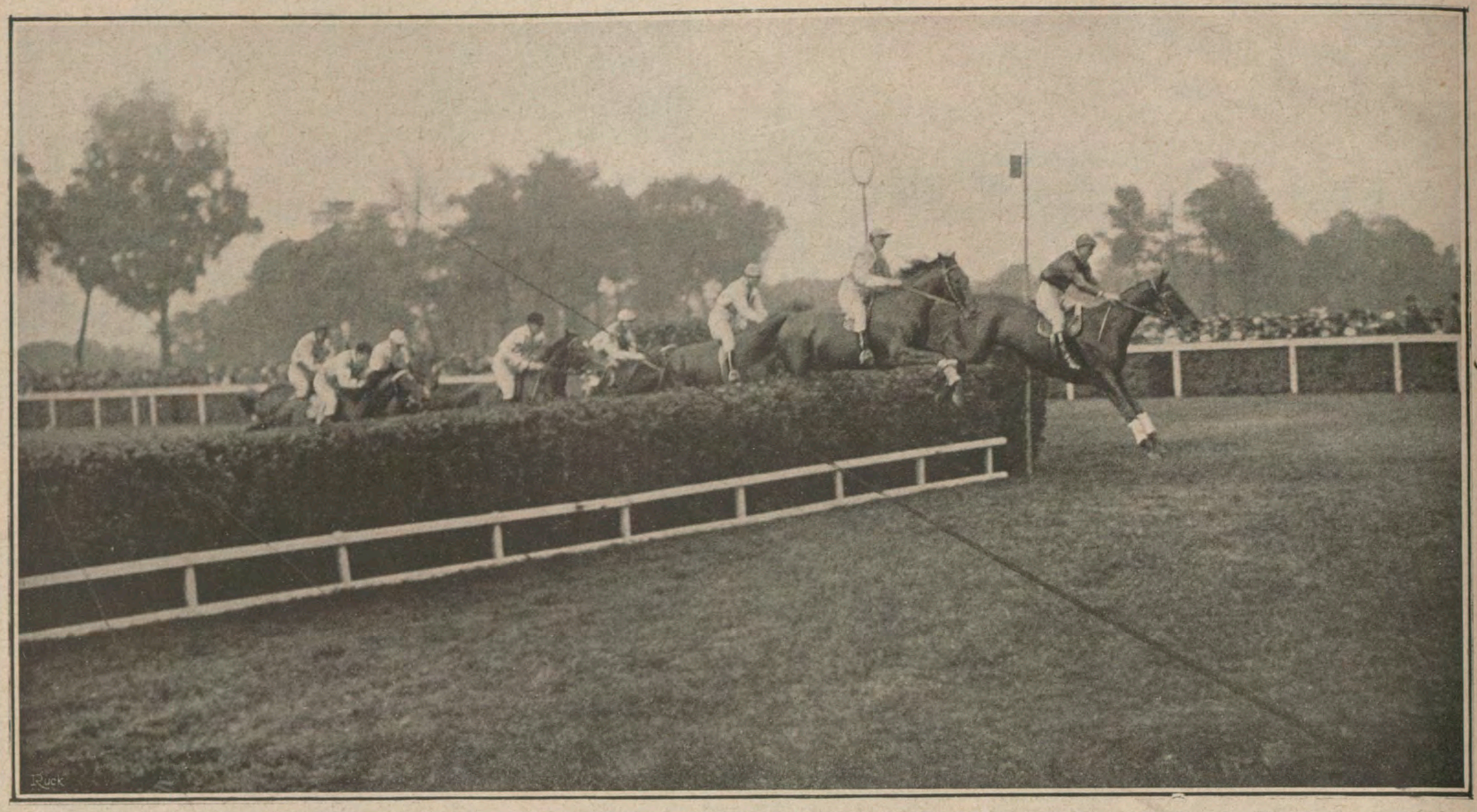
A la porte de Vincennes.
Fantou a couvert les 37 kilomètres du parcours en 3 h. 17 m. 32 s. 2/5.

Le groupe des fantaisistes.
De gauche à droite, Mme Géraud, ménagère, Wachoru, coltineur, Mme Schehrer, presseuse Regetz, soldat, Manobi ben Mohamed, marchand de nougats, Tanneur, marinier.

A la porte d'Italie.
Fantou est encore avec Tonnin, qui finira second, en 3 h. 29 m. 2/5, à 12 m. 32 s. 2/5 du vainqueur.

Le Tour de Paris à la marche, organisé par notre confrère *les Sports*, avait réuni 982 engagements. Malgré le mauvais temps, une foule considérable assistait à cette épreuve, que remporta avec une merveilleuse aisance le crack incontesté Fantou.

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL



(Plaque Lumière.) **Le saut de la haie des tribunes dans le Steeple des Trois Ans (Saint-Ouen, 1er octobre, 20.000 fr., 3.000 m.).**

Primar partit devant Th, Kalpak et Hayashi. Aux tribunes Th était devant Primar, Pomerol, Marsouin II et Clouet. Dans les tournants, Clouet passait et, se détachant dans la ligne droite, l'emportait facilement de huit longueurs sur Kalpak, revenu à la fin.

La réunion du Grand Prix d'Automne a eu lieu sous une pluie continuelle ✠ Les concurrents étaient triés sur le volet ✠ Gloire à Luzerne, la vaillante triomphatrice ✠ Condoléances à Radium, le vainqueur moral ✠ ✠

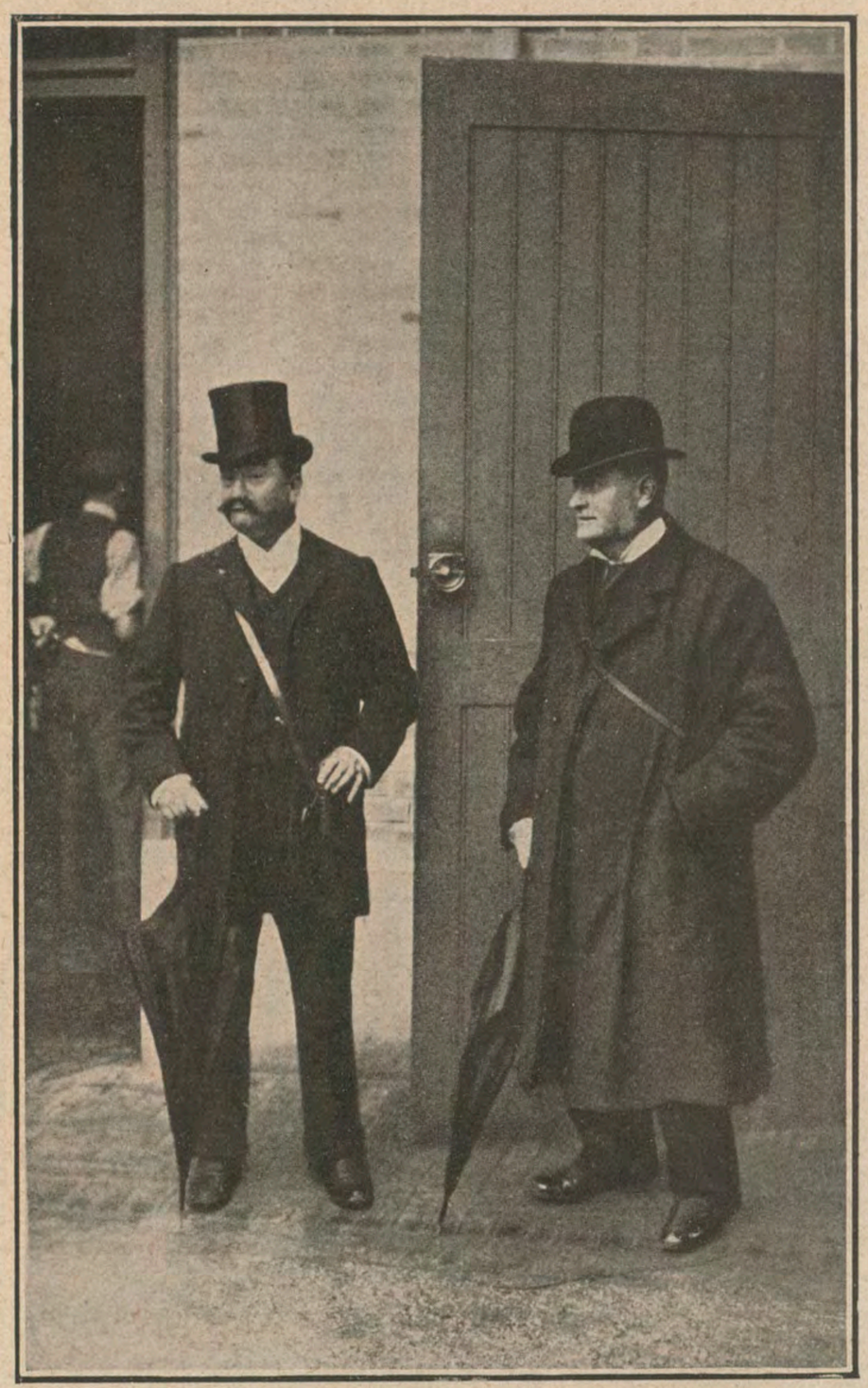
C'est dans des journées comme celle de dimanche dernier que l'on peut se rendre un compte exact de la véritable popularité dont jouissent les courses auprès du peuple parisien. Les tribunes du pesage et du pavillon étaient littéralement bondées ; à la pelouse, une foule d'intrépides sportsmen avaient tenu à venir assister aux péripéties des différentes épreuves. Et cependant on ne pouvait pas rêver un temps plus affreux et plus désagréable : la pluie tombait au moment de l'arrivée sur l'hippodrome, elle a continué pendant toute la réunion, et elle tombait encore, fine et drue, au moment du départ.

Le Grand Prix d'Automne a donc joué de malheur : mais, malgré la coalition des éléments aquatiques, son succès a été assuré, grâce à l'intrépidité des fervents du sport; malgré l'absence du champion anglais Velocity, victime d'un accident, l'intérêt de la course a été soutenu, grâce à la médiocrité des concurrents qui se sont mis en ligne. L'épreuve était en effet très ouverte, aucun candidat ne se détachant nettement : trois générations étaient représentées : celle de 1902 par Luzerne et Punta Gorda, les doyennes, qui offrent ainsi deux remarquables exemples d'endurance et de résistance au milieu des épaves qui les entourent; celle de 1903 par Moulins la Marche, encore mal remis des secousses qui ont arrêté sa carrière, à trois et à quatre ans; enfin celle de 1904 par une réunion disparate de concurrents s'étant pour la plupart entrebattus et parmi lesquels Biniou était celui dont les performances pouvaient passer pour être les plus concluantes et les plus régulières. Un simple coup d'œil sur le marché suffisait du reste à nous montrer les anomalies du Prix du Conseil de 1907 : en tête de la cote se trouvait l'écurie Lieux, c'est-à-dire deux chevaux de prix à réclamer; certes, je suis l'un des premiers à reconnaître leur valeur, et je ne veux aucunement rabaisser leur mérite, au contraire; néanmoins ils ne peuvent renier leur origine et le fait valait la peine d'être noté. Au quatrième rang de la cote, après Luzerne et Roquette II, venait Antinous, un honnête figurant de handicap. Un autre fait, du reste, contribuait à donner à l'épreuve l'allure d'un handicap, c'était la présence au poteau de Clyta et de Pionière, le cheval italien, qui représentait à peu près Merci.

Le passage de la butte en terre (Steeple de Trois Ans).
Clouet, par Miguel et Clodia, à M. A. Veil-Picard, était monté par Parfrement. Il a remporté avec aisance le Steeple de Trois Ans.

Malgré tout, le résultat a été très régulier : Luzerne a battu Biniou qui, soit amélioration, soit changement de monte, a pris sur Moulins la Marche sa revanche du Prix du Prince d'Orange. Quant à Punta Gorda, elle n'a figuré à aucun moment; de deux choses l'une, ou bien elle est passée de forme, ou bien elle va gagner le Gladiateur en se promenant. La victoire est ainsi restée à une excellente jument, qui pouvait se vanter, je crois, de représenter à elle seule la classe au milieu de ses nombreux concurrents. On ne peut oublier en effet qu'elle s'est placée, dans le Prix de Diane de 1905, seconde à une tête de Clyde après avoir pris un très mauvais départ : l'ensemble de sa carrière offre en outre d'excellentes performances, entremêlées de défaillances dont la plupart sont facilement explicables par son aversion pour les rubans de la starting gate.

Cette particularité a failli lui jouer un mauvais tour dimanche, car, dans les deux faux départs qui ont eu lieu, elle était restée au poteau. Je tiens, à ce propos, à adresser tous mes compliments à M. Figès (une



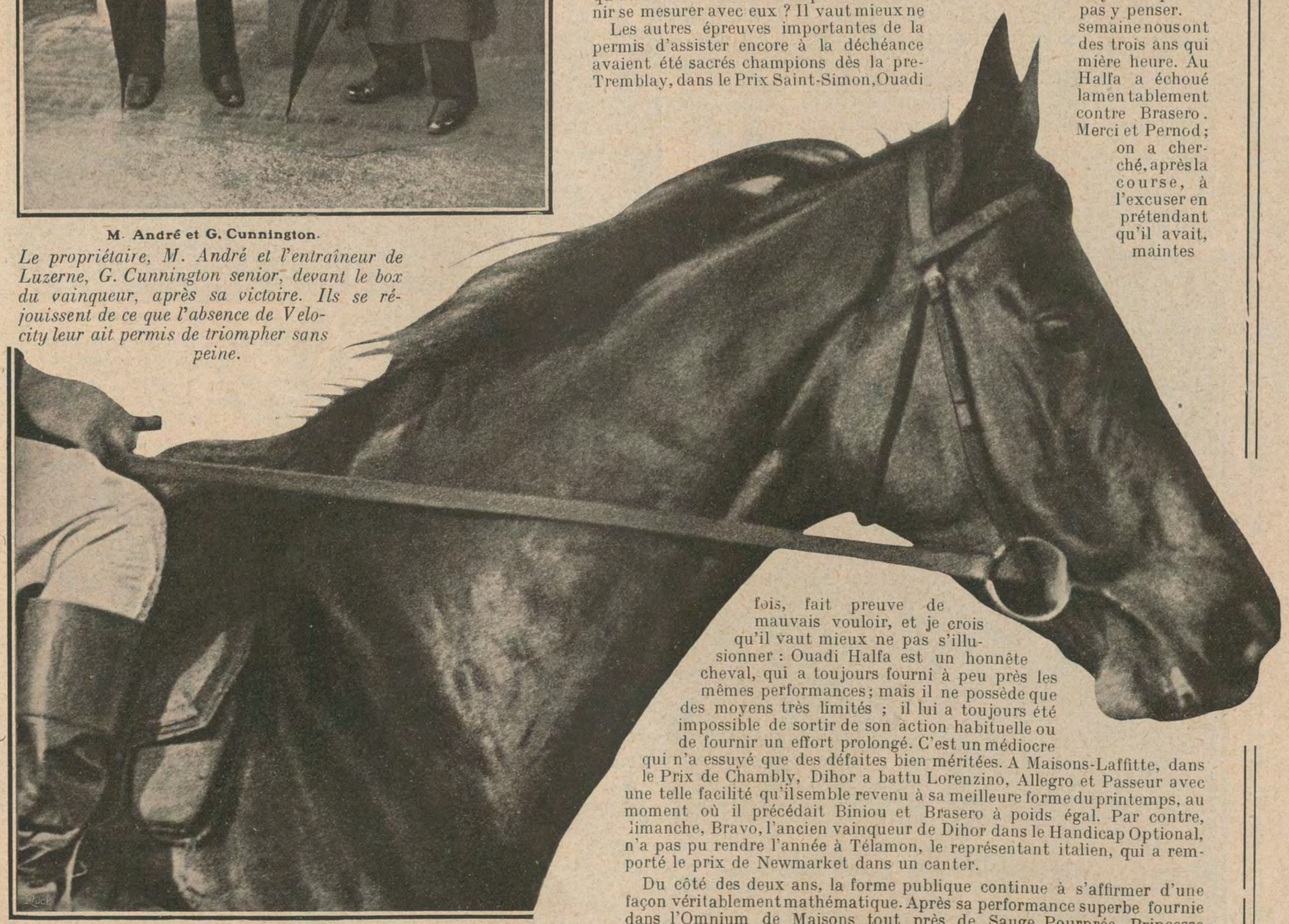
M. André et G. Cunnington.

Le propriétaire, M. André et l'entraîneur de Luzerne, G. Cunnington senior, devant le box du vainqueur, après sa victoire. Ils se réjouissent de ce que l'absence de Velocity leur ait permis de triompher sans peine.

fois n'est pas coutume); sa mission était rendue spécialement délicate par les incartades de Radium, de Luzerne et de Punta Gorda: il a montré une telle patience, un tel sang froid et un tel doigté qu'il est arrivé à donner le meilleur départ qu'il fût possible. Parmi les vainqueurs de l'épreuve, Luzerne est la seconde jument, qui inscrit son nom au palmarès, sur lequel figurait seulement jusqu'ici le nom de La Camargo, dans un magnifique doublé en 1902 et 1903. Enfin Ransch est le seul jockey qui ait réussi à piloter trois gagnants du Prix du Conseil : Presto II, en 1904, Maintenon, l'année dernière, et Luzerne.

Maintenant que j'ai suffisamment envisagé le résultat brutal de l'épreuve, il me reste à parler d'un concurrent qui eût dû, d'après les péripéties de la course, tenir à l'arrivée un rôle plus important que celui qu'il a joué. Je fais allusion au concurrent anglais Radium. A la suite du retrait de Velocity, M. L. de Rothschild avait décidé d'envoyer son cheval disputer le Municipal. Malgré l'ensemble de sa carrière très honorable, la plus grande partie du public ne voulut voir en lui qu'une mauvaise doublure et il partit délaissé à 30 contre 1. D'autres au contraire, songeant à la médiocrité de nos représentants, s'attendaient à le voir figurer au premier rang. Il semble bien maintenant que ces derniers avaient raison, et il n'a pas moins fallu que l'incapacité ou la folie subite de son jockey pour que Radium fût obligé de se contenter de la quatrième place. Au départ, il a perdu une douzaine de longueurs; à sept cents mètres de là, à l'entrée du petits bois, il était à dix longueurs environ du dernier du peloton; à la sortie du petit bois il avait rejoint le peloton et à la porte de Boulogne, c'est-à-dire à onze cents mètres du départ, il avait pris la tête. Il effectua ensuite toute la descente en tête, lâcha pied à l'entrée de la ligne droite et termina quatrième devant les autres concurrents désemparés. A la rentrée aux balances, l'opinion était unanime qu'il eût été mieux monté par n'importe lequel de nos apprentis. Il est à remarquer qu'il a fourni son effort à l'extérieur, en pleine montée, c'est-à-dire dans une partie de la piste qui vient d'être refaite récemment et dans laquelle par ces temps de boue on enfonce complètement. Il est difficile d'apprécier quel eût été son rôle normal : je crois, pour moi, qu'il a, en marge du résultat matériel, affirmé suffisamment sa supériorité sur tous ses concurrents et que, piloté raisonnablement, il aurait remporté une victoire confortable : mince consolation que de remporter cette satisfaction toute morale en Angleterre. Mais alors, qu'auraient fait nos champions si Velocity avait pu venir se mesurer avec eux ? Il vaut mieux ne pas y penser.

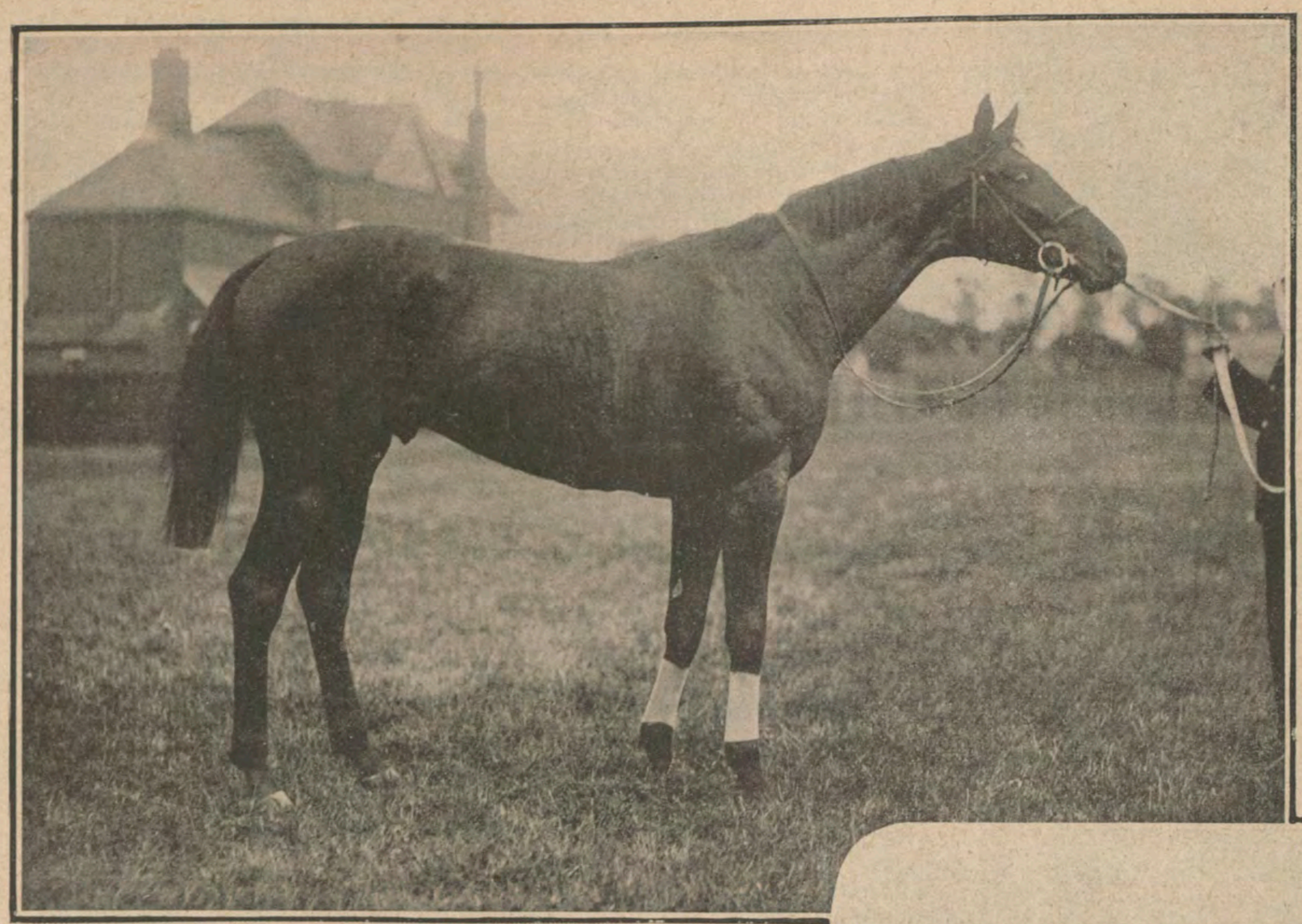
Les autres épreuves importantes de la semaine nous ont permis d'assister encore à la déchéance des trois ans qui avaient été sacrés champions dès la première heure. Au Tremblay, dans le Prix Saint-Simon, Ouadi Halfa a échoué lamentablement contre Brasero. Merci et Pernod; on a cherché, après la course, à l'excuser en prétendant qu'il avait, maintes fois, fait preuve de mauvais vouloir, et je crois qu'il vaut mieux ne pas s'illusionner : Ouadi Halfa est un honnête cheval, qui a toujours fourni à peu près les mêmes performances; mais il ne possède que des moyens très limités ; il lui a toujours été impossible de sortir de son action habituelle ou de fournir un effort prolongé. C'est un médiocre qui n'a essuyé que des défaites bien méritées. A Maisons-Laffitte, dans le Prix de Chambly, Dihor a battu Lorenzino, Allegro et Passeur avec une telle facilité qu'il semble revenu à sa meilleure forme du printemps, au moment où il précédait Biniou et Brasero à poids égal. Par contre, dimanche, Bravo, l'ancien vainqueur de Dihor dans le Handicap Optional, n'a pas pu rendre l'année à Télamon, le représentant italien, qui a remporté le prix de Newmarket dans un canter.



Luzerne.

Luzerne, par Simonian et Hardie, à M. André, montée par Ransch, gagnante du Prix du Conseil Municipal (100.000 fr., 2.400 m.), qu'elle a gagné aisément, par deux longueurs devant Biniou. Moulins la Marche était troisième.

Du côté des deux ans, la forme publique continue à s'affirmer d'une façon véritablement mathématique. Après sa performance superbe fournie dans l'Omnium de Maisons tout près de Sauge Pourprée, Princesse Margaret et Bab Azoum, après sa victoire sur Quintette au Tremblay Lamaneur a enlevé le Prix Eclipse avec une aisance significative. De son côté, Quintette a confirmé dans le Prix Saint-Roman la victoire qu'il s'était adjugée aussi facilement du reste, huit jours auparavant, dans le Prix des Chênes. Ces deux poulains semblent se placer, à l'heure actuelle, à la tête de leur génération. L'épreuve la plus intéressante a été



Sancy.

Sancy, par Diamond Jubilee et Dame Agneta, à M. W. Bass, vainqueur du Jockey-Club Stakes (250.000 fr., 2.800 m.) couru à Newmarket, le 3 octobre.

courue samedi : le Criterium international réunissait un lot excessivement bien composé :Halima, victorieuse dans toutes ses courses excepté dans le Critérium de Maisons, qu'elle perdit de peu contre Schuyler et Northeast; Scarlet, dont les premières places, moins probantes, valaient surtout par le style dans lequel elles avaient été remportées; Bab Azoum, que sa course dans le Grand Critérium signalait à l'attention; enfin Monitor, qu'on n'osait encore condamner sur ses deux défaillances françaises survenues après une course gagnée en Angleterre. La Nugère, Gourbi et Medjidié complétaient la liste des partants. Dès le départ, Bab Azoum s'est élancé en tête, devant Monitor; avant le petit bois, celui-ci le dépassait; mais, à mi-parcours il était rejoint par Halima, qui, après une très belle lutte, prenait nettement l'avantage d'une encolure, La Nugère, très en progrès, se plaçait troisième, à une longueur. Ainsi, comme dans presque toutes les rencontres de deux ans qui viennent de se succéder, c'est encore une pouliche qui a triomphé. Son succès du reste la maintient nettement à la place qu'on lui attribuait déjà avant cette dernière performance, c'est-à-dire à la tête des représentants actuels de sa génération.

Scarlet n'a pas fait la course que l'on attendait d'elle : il est délicat de se prononcer sur le point de savoir si elle a fini à sa véritable place ou si le train rapide mené dès le début ne l'a pas désorientée.

L'avenir en décidera. Il serait d'ailleurs plus sage de s'en rapporter toujours à lui lorsqu'ils s'agit de ces courses de deux ans; nous ne pouvons en effet nous livrer qu'à des hypothèses plus ou moins risquées qui sombrent souvent

L'arrivéedu Jockey-Club Stakes

Sancy a gagné facilement de trois longueurs devant Larig, après avoir suivi Qu'Appelle, Bezonian et Kuroki pendant 2.000 mètres.

Lamaneur

Lamaneur, par Gouvernail et Louma, au baron Foy (Ch. Childs) gagnant du Prix Eclipse (20.000 fr., 1.400 m.) à Maisons-Laffitte le 3 octobre. M. Edmond Blanc, a-t-on dit, en aurait offert 250.000 francs à son propriétaire qui aurait refusé, mais ce bruit mérite confirmation.

lamentablement l'année suivante. Un simple coup d'œil sur le palmarès de ce Criterium international nous montre à côté de brillants vainqueurs comme les Jardy, les Gouvernant, les Semendria et les Perth une cohorte d'imposteurs comme Calomel, Blue Fly, Mireille, Derbouka, Pierre Infernale, etc.

A propos d'imposteurs, chacun se rappelle My Pet II, ce petit prodige qui avait gagné l'an dernier 122.650 francs d'argent public. Il était venu en France au début de cette année pour y disputer les grandes épreuves classiques; il est, du reste, reparti comme il était venu, après avoir dû se contenter de semer la brouille entre un de nos propriétaires les plus chauvins et son sympathique entraîneur. Eh bien, ce crack phénomène vient de décrocher, samedi dernier, sa première course, une mauvaise épreuve de 2.575 francs disputée sur 1.600 mètres à Windsor. Entre nous, en voilà un que l'on a bien fait de récompenser à l'âge de deux ans : sinon il n'aurait pas pu s'attendre à recevoir de grands encouragements cette année.

René Riondet.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le gérant* : Camille Legestre.